SNAP 100 s

MANUALE DI MANUTENZIONE

1. ISTRUZIONI PER L’USO

CARBURANTE

- Lo Snap100 è un motore a due tempi che necessità di una miscela benzina olio .
- Utilizzare benzina per automobili con un numero di ottani alla pompa di 92 o superiore.Se il motore batte in testa provare marche di benzina diverse o con un numero di ottani più alto.
- Mescolare la benzina e l’olio in rapporto di 40:1. Preparare la miscela in un contenitore pulito fig.1 e mescolare fino a miscelazione completa prima di riempire il serbatoio del carburante.
- UTILIZZARE OLIO SINTETICO PER MOTORI A 2 TEMPI DI OTTIMA QUALITA’.

ATTENZIONE:

- Una quantità eccessiva di olio causa fumo e sporca la candela. Olio scarso causa danni al motore o usura precocemente i componenti.Preparare la miscela con un rapporto di 40 parti di benzina per una parte di olio (40:1)
- Gli oli vegetali si separano dalla benzina con maggiore facilità degli oli minerali, specialmente in climi freddi. Si consiglia di utilizzare oli sintetici .

ATTENZIONE:

- Non mescolare mai oli vegetali con quelli minerali.

AVVERTENZA

- La benzina è estremamente infiammabile ed esplosiva. Eseguire queste operazioni in un luogo ben ventilato e a motore spento. Non fumare, non provocare scintille o fiamme nell’area in cui la benzina viene conservata e dove avviene il rifornimento .

Benzina 92/98 ottani	Olio sintetico
Litri	cl
0,5	0,125
1	0,25
2	0,50
3	0,75
4	10
5	12,5
10	25

Fig.1

1.1 FUNZIONAMENTO DI BASE

- Nei motori a 2-tempi come lo Snap100 è di importanza assoluta la corretta carburazione onde evitare grippaggi al pistone non coperti da garanzia.

Avviamento motore

AVVERTENZA

- Non accendere mai il motore al chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio velenoso che può causare la perdita di coscienza o la morte.
- Il tentativo di avviamento del motore senza il riduttore montato provoca l'esplosione della frizione e può causare lesioni o danni.
- Non avviare mai il motore senza aver prima montato l'elica.
- Il tentativo di avviamento può portare alla rotazione dell'elica e quindi a possibili lesioni.
- Il motore in funzione provoca disturbi elettromagnetici.

Avviamento del motore a freddo:

1. Portare in pressione (tramite la pompa manuale) il circuito della benzina, all'occorrenza aiutarsi premendo il pulsante Fig.2 .
2. Impugnare l'avviamento e tirare delicatamente appena dopo il punto più duro (provare ripetutamente per essere sicuri).
3. Senza accelerare tirare l'impugnatura con energia.
4. In caso di mancato avviamento ripetere l'operazione sempre senza accelerare .
5. Dopo l'avviamento del motore lasciarlo riscaldare per almeno due minuti, aumentare lentamente i giri del motore . Il riscaldamento del motore è estremamente importante per evitare grippaggi a freddo.

Avviamento del motore a caldo:

1. Impugnare l'avviamento e tirare delicatamente appena dopo il punto più duro .
2. Senza accelerare tirare l'impugnatura con energia.

Spegnimento motore

1. Tenere premuto il pulsante di spegnimento del motore fino a che il motore non si ferma completamente.

Rodaggio motore:

Un rodaggio appropriato assicura la più lunga durata e le migliori prestazioni da parte dei componenti del motore dello Snap100.
(Seguire le stesse procedure anche per un motore ricostruito)

1. Non tenere l'acceleratore nella stessa posizione per più di alcuni secondi. E' preferibile aprire e chiudere l'acceleratore senza salire troppo di quota e forzare il motore.
2. Utilizzare il motore per 10 minuti alla volta e lasciarlo raffreddare.
3. Dopo due ore d'utilizzo o circa 10 litri di benzina il motore è rodato.
4. Ripetere queste operazioni ogni volta che si sostituiscono i seguenti componenti:

- Pistone
- Cilindro
- Albero e/o cuscinetti di banco

Fig.2

2. DATI TECNICI

2.1 INSTALLAZIONE MOTORE

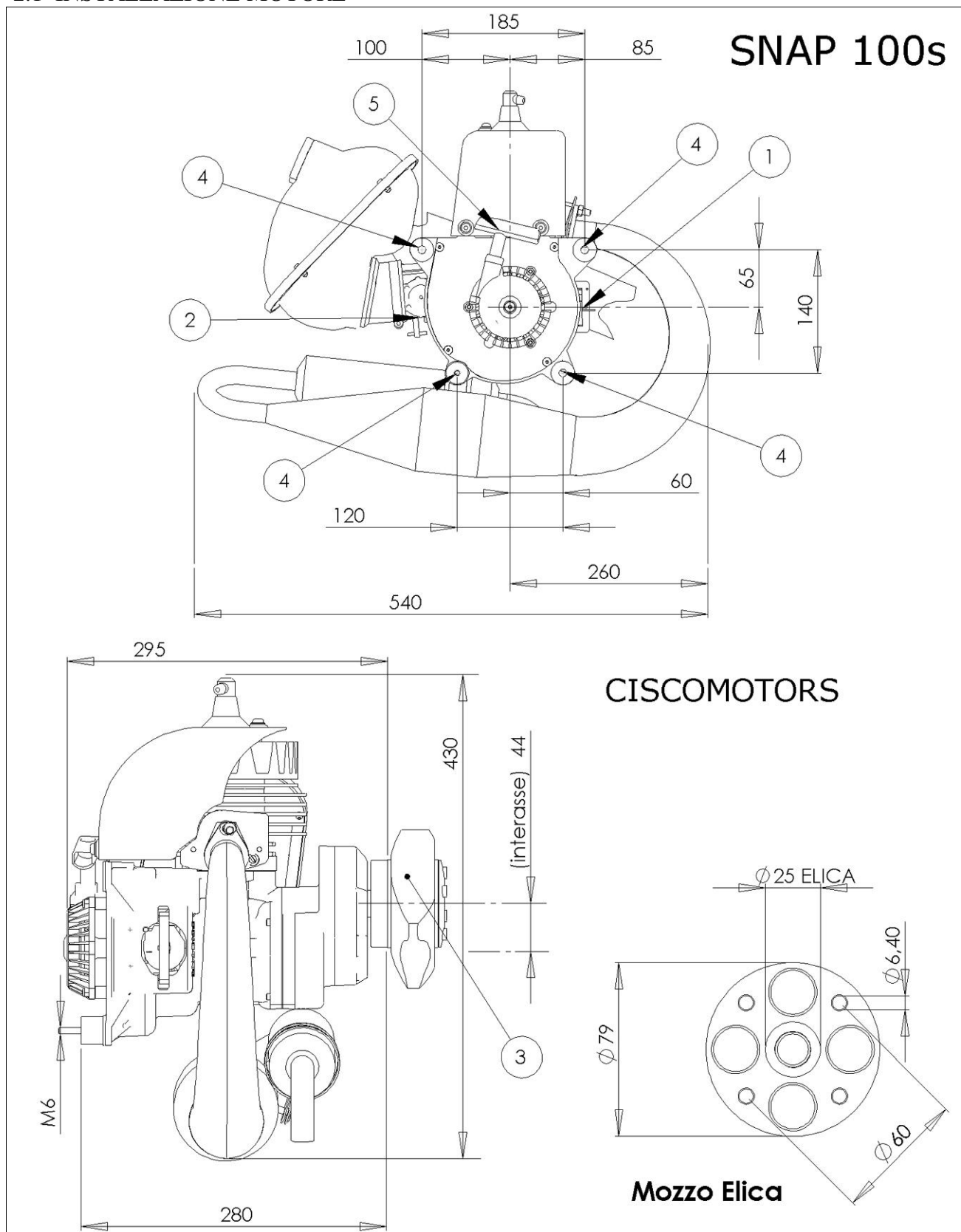



Fig.3

1. Filo spegnimento motore
2. Cavo acceleratore
3. Elica
4. Supporti motore
5. Avviamento manuale

ATTENZIONE:Utilizzare antivibranti d'ottima qualità non superiore a 70sh

2.2 CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore SNAP 100S	
Tipo	2 tempi raffreddato ad aria
Disposizione cilindro	Monocilindrico verticale
Alesaggio	51mm
Corsa	47mm
Cilindrata	96cc
Rapporto di compressione	11,2 : 1
Potenza max	12,5 kw (17cv) 9400 giri
Coppia max	14 Nm 8800 giri
Lubrificante riduttore	25cc
Sistema elettrico	
Accensione	Bobina capacitiva
Rotore	Anticipo variabile
Candela standard	Ngk br9hs
Candela invernale	Ngk br8hs
Sistema d'avviamento	Manuale
Carburatore	
Tipo	Walbro wb32(Ciscomotors) / Dell'orto
Walbro* Taratura vite del min	1/2
Walbro* Taratura vite del max	1
Trasmissione	
Tipo frizione	Centrifuga 3 ceppi
Riduzione	Ingranaggi elicoidali
Rapporto di riduzione	1/3,63
Marmitta	
Tipo	Espansione a risonanza
Silenziatore	Esterno fonoassorbente
Supporto motore	
Tipo	N.4 antivibranti radiali MM6

*La carburazione standard
Temperatura 10°c
P 1024 Mb
Umidità 50%
Altitudine (S.L.M.) 50 m

3. MANUTENZIONE

3.1 INFORMAZIONI D’ASSISTENZA GENERALE

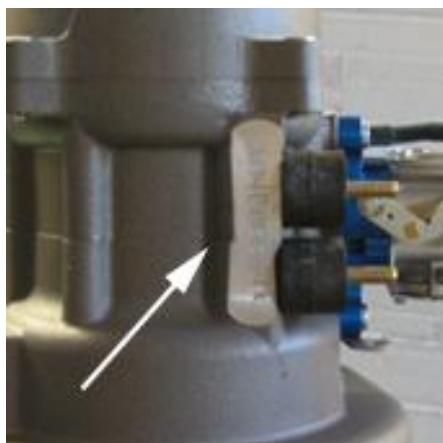
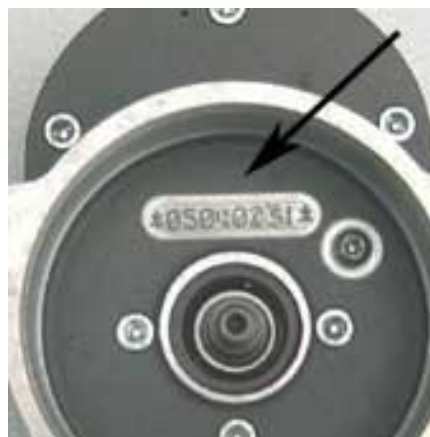
- Indossare guanti e occhiali durante la manutenzione del motore;
- Non eseguire la manutenzione con il motore acceso. Ciò potrebbe causare ferite alle dita o alle mani e alla testa;
- Eseguire la manutenzione su un piano resistente e non direttamente su telaio;
- Al momento del rimontaggio, installare sempre guarnizione, anelli or, anelli elastici dello spinotto del pistone etc nuovi;
- Quando si stringono bulloni dadi o viti iniziare sempre da quelli di diametro maggiore o più interni e stringerli alla coppia specificata seguendo uno schema incrociato;
- Utilizzare parti di ricambio originali Ciscomotors per la manutenzione dello Snap100;
- Al momento del montaggio, pulire le parti con solvente di pulizia non infiammabile. Lubrificare la superfici di scorrimento, gli anelli or e le tenute prima del montaggio.

AVVERTENZA
La benzina o solventi a basso punto d’ignizione sono estremamente infiammabili o esplosivi e non devono essere mai utilizzati per la pulizia delle parti. Il loro uso potrebbe causare fiamme o esplosioni.

- Dopo il montaggio controllare che tutti le parti siano state reinstallate in modo corretto e che funzionino in modo appropriato.

NOTA:
- I dati tecnici sono indicati al capitolo 2.

3.2 PULIZIA DI ROUTINE

- Se lo Snap100 fosse solo leggermente sporco pulirlo con strofinacci puliti senza solventi.
- Se lo Snap100 fosse molto sporco pulirlo con detergenti biodegradabili e mai con solventi, lubrificare dove necessario.

Numero motore

Numero riduttore

3.3 TEMPI DI MANUTENZIONE

FREQUENZA	CONTROLLO	SOSTITUZIONE
Prima e dopo ogni uso	Tutte le viti bloccate correttamente, antivibranti in perfetto stato (senza screpolature), carburazione.	
Ogni 100 ore	Decarbonizzazione testa e pulire il filtro aria	Pistone completo Sostituzione lubrificante riduttore
Ogni 200 ore	Diametro frizione e campana frizione, lana di vetro del silenziatore.	Cuscinetti albero motore, cuscinetti riduttore, lubrificante riduttore, paraolio, gruppo termico, biella.
Ogni anno	Tutti i componenti di gomma e plastica.	Membrana pompa carburatore, candela

4. RIMESSAGGIO

Un rimessaggio prolungato come per esempio in inverno, richiede determinate misure per ridurre il deterioramento al non utilizzo dello Snap100. Inoltre le riparazioni e la pulizia necessarie devono essere eseguite PRIMA del rimessaggio del motore altrimenti la necessità di tali riparazioni potrà essere stata dimenticata quando si riutilizza il motore.

5. PARTI DI RICAMBIO E ATTREZZATURE

5.1 RICAMBI

COD.		DESCRIZIONE
000001.0		CAPPUCCIO CANDELA
000001.1		CAPPUCCIO CANDELA
000002.0		COLLARE CANDELA
000003.0		CONVOGLIATORE ARIA CARBONIO
000004.0		GOMMINO PASSACAVO COMPLETO
000005.0		ANTIVIBRANTE MOTORE
000006.0		CANDELA NGK BR9HS
000006.1	OPZ	CANDELA BR8HS
000007.0		TESTA
000008.0		DADO/RONDELLA TESTA
000009.0		DADO LUNGO / RONDELLA
000011.0		OR TENUTA
000012.0		GRUPPO TERMICO
000013.0		PRIGIONIERO GRUPPO TERMICO
000014.0		PRIGIONIERO SCARICO
000015.0		DADO/ RONDELLA SCARICO
000016.0		CARTUCCIA FONOASSORBENTE
000017.0		PISTONE COMPLETO
000018.0		SEGMENTI PISTONE
000019.0		GABBIA PISTONE
000020.0		ALBERO MOTORE
000021.0		BIELLA COMPLETA
000022.0		CUSCINETTO ALBERO MOTORE
000023.0		PARAOLIO ALBERO MOTORE
000024.0		CARTER MOTORE
000025.0		PACCO LAMELLARE
000026.0		TUBO DEPRESSIONE CARBURATORE
000027.0		SUPPORTO ACCELLERATORE
000028.0		COLLETTORE ASPIRAZIONE WB32
000028.2	OPZ	COLLETTORE ASPIRAZIONE DELL’ORTO
000028.R	OPZ	COLLETTORE IN GOMMA
000029.0		BRUGOLA COLLETTORE
000030.0		CARBURATORE WB32C
000030.2	OPZ	CARBURATORE DELL'ORTO
000031.0		FASCETTA FILTRO AIRBOX
000032.0		BRUGOLA FLANGIA CARBURATORE
000033.0		FLANGIA CARBURATORE
000034.0		AIRBOX
000035.0		FILTRO
000036.0		BOBINA ACCENSIONE
000037.0		BRUGOLA BOBINA
000039.0		DADO E RONDELLA VOLANO

COD.		DESCRIZIONE
000040.0		PERNO CRICCHETTO
000041.0		VENTOLA RAFFREDDAMENTO
000042.0		DADO CRICCHETTO
000043.0		BRUGOLA VENTOLA
000044.0		MOLLA CRICCHETTO
000045.0		CRICCHETTO
000046.0		VOLANO ACCENSIONE
000047.0		COPERCHIO ACCENSIONE
000048.0		BRUGOLA COP. ACCENS.
000050.0		AVVIATORE
000051.0		FUNE DIAM.3
000052.0		PULEGGIA INNESTO
000053.0		IMPUGNATURA AVVIAMENTO
000054.0		MOLLA AVVIATORE
000055.0		PARAOLIO CAMPANA FRIZIONE
000056.0		RIDUTTORE
000057.1		FRIZIONE
000058.0		BRUGOLA CARTER
000059.0		BRUGOLA RIDUTTORE
000060.0		COPPIA INGRANAGGI
000061.0		CUSCINETTO RIDUTTORE
000062.0		DADO /RONDELLA FRIZIONE
000063.1		CAMPANA FRIZIONE
000064.0		CARTER RIDUTTORE
000065.0		ANTIVIBRANTE MARMITTA
000066.0		DADO/RONDELLA MARMITTA
000067.0		MARMITTA
000068.0		MOLLA MARMITTA
000069.0		SILENZIATORE
000070.0		MOZZO ELICA
000070.1	OPZ	MOZZO ELICA 6 FORI
000071.0		GOMMA ANTIVIBRANTE ELICA
000072.0		FLANGIA ELICA
000072.1	OPZ	FLANGIA ELICA 6 FORI
000073.0		BRUGOLA MOZZO ELICA
000074.0		RONDELLA MOZZO ELICA
000076.0		BRUGOLA CARTER MOTORE
000077.0		GUARNIZIONE CILINDRO
000078.0		GUARNIZIONE SCARICO
000079.0		GUARNIZIONE COLL. ASPIRAZIONE
000080.0		GUARNIZIONE CARBURATORE
000081.0		GUARNIZIONE RIDUTTORE
000082.0		STAFFA INOX SILENZIATORE
000083.0		ELICA 1250
000083.1	OPZ	ELICA 1100
000084.0		GUARNIZIONE SILENZIATORE

5.2 ATTREZZATURE

COD.		DESCRIZIONE
100.200		ESTRATTORE FRIZIONE
100.201		ESTRATTORE CAMPANA FRIZIONE
100.300		BUSSOLA ESAGONALE 17 m/m
100.301		BUSSOLA ESAGONALE 11 m/m
100.302		BUSSOLA ESAGONALE 10 m/m
100.310		BRUGOLA 3 m/m
100.311		BRUGOLA 4 m/m
100.312		BRUGOLA 5 m/m
100.315		CACCIAVITE CARBURAZIONE
100.316		CACCIAVITE CROCE
100.320		MARTELLO DI RAME
100.321		TIRAMOLLE
100.325		CHIAVE DINAMOMETRICA
100.330		CONTROLLO PRESSIONE CARB

6. SMONTAGGIO/MONTAGGIO

AVVERTENZA
Modifiche al motore o la rimozione di parti originali possono rendere il motore insicuro.

6.1.SMONTAGGIO/MONTAGGIO CARBURATORE

Questa sezione copre la manutenzione del carburatore

- Sostituzione membrana pompa

Fig.4

1. Svitare le 4 viti (Fig.4)

2. Estrarre la membrana

3. Pulire il filtro

4. Sostituire la membrana con una nuova (Fig.5)

5. Rimontare il coperchio e stringere le viti alla coppia specificata

COPPIA: 4Nm (0.4 kgf/m)

MEMBRANA POMPA BENZINA

Fig.5

6.2 SMONTAGGIO GRUPPO TERMICO

Questa sezione copre la manutenzione del cilindro, e del pistone. Quest'operazione può essere effettuata con il motore montato sul telaio.
Il cilindro possiede un rivestimento di nikasi e non può essere alesato di nuovo. Se fosse danneggiato esso deve essere sostituito. Pulire ben il motore prima dello smontaggio onde evitare l'ingresso di sporco nel motore stesso. Rimuovere qualsiasi residuo di guarnizione dalle superfici di contatto.
Non utilizzare un cacciavite per la rimozione della testa o del cilindro.
Pulire tutte le parti prima di controllarle.
Prima del montaggio, applicare olio per motore due tempi a tutte le superfici scorrevoli.

1. Smontare il motore dal telaio
2. Scollegare il cappuccio della candela
3. Rimuovere la candela
4. Rimuovere le 3 brugole e il convogliatore
5. Rimuovere i due dadi fissaggio marmitta (Fig.6)
6. Togliere le 2 molle (Fig.7)

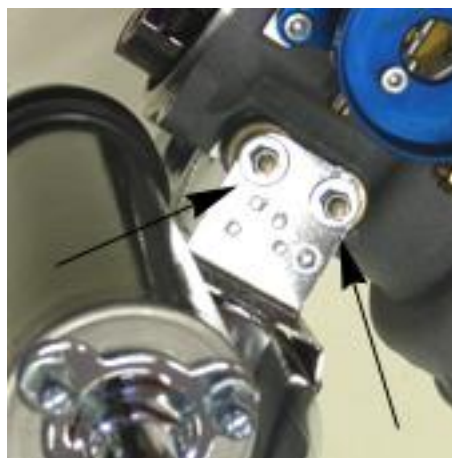



Fig.6

Fig.7

Fig.8

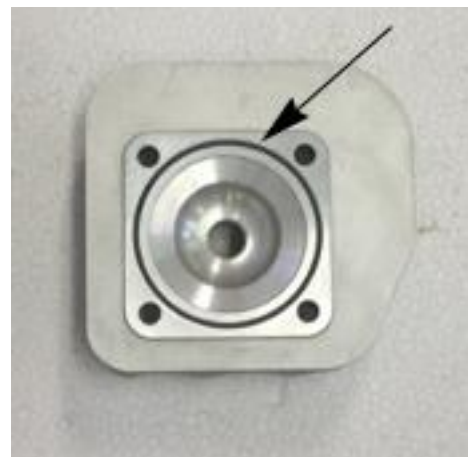
7.Tirare con decisione la marmitta (Fig.8)

* Applicare guarnizione siliconica ad alte temperature.

Fig.9

8. Rimuovere i 4 dadi della testa del cilindro, e la testa (Fig.9)

Fig.10

9. Rimuovere la guarnizione o-ring della testa (Fig.10)

NOTA

Per evitare di deformare la testa del cilindro allentare i dadi di circa ¼ di giro seguendo uno schema incrociato e quindi rimuoverli.

SMONTAGGIO PISTONE

Fig.11

10. Rimuovere gli anelli elastici dello spinotto del pistone utilizzando la pinza apposita (Fig.11)

Fig.12

11. Rimuovere lo spinotto dal pistone con un perno calibrato (Fig. 12)

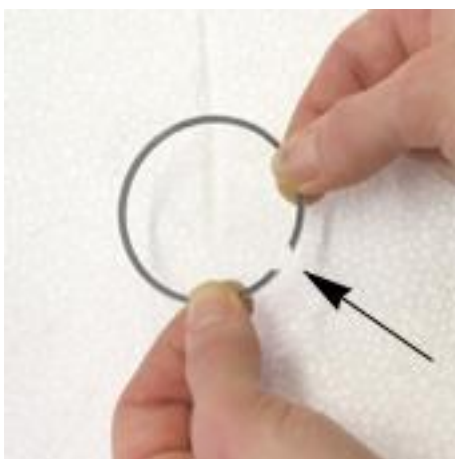



Fig.13

12. Allargare la fascia elastica e rimuoverla sollevandola nel punto opposto alla sua apertura (Fig. 13)

ATTENZIONE:
Fare attenzione a non danneggiare la fascia elastica allargando eccessivamente le sue estremità

Decarbonizzazione

CAMERA DI COMBUSTIONE
Rimuovere i depositi carboniosi dalla camera di combustione. Pulire la superficie d'applicazione della guarnizione di testa da qualsiasi materiale residuo.

ATTENZIONE
Fare attenzione a non graffiare la camera di combustione o la superficie d'applicazione della guarnizione di testa.

CILINDRO
Pulire i depositi carboniosi dall'area della luce di scarico.

ATTENZIONE
Fare attenzione a non danneggiare il foro del cilindro.

MONTAGGIO PISTONE

1. Installare le fasce elastiche come (Fig.14)
2. Lubrificare il cuscinetto del piede di biella e lo spinotto del pistone con olio per motore a 2 tempi pulito.
3. Installare il pistone con il segno rivolto verso lo scarico (Fig.15)
4. Installare lo spinotto del pistone (Fig.12)
5. Installare gli anelli elastici dello spinotto del pistone (Fig.11)

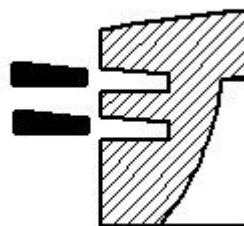



Fig.14

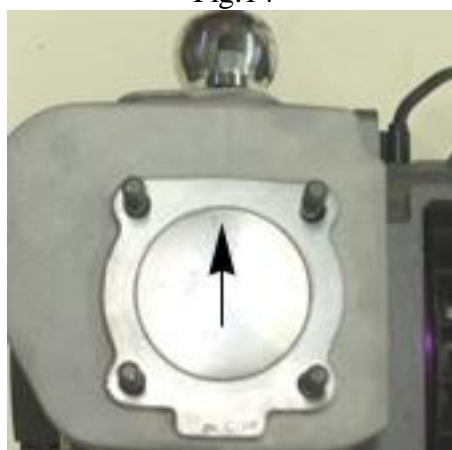



Fig.15

ATTENZIONE

- Utilizzare anelli elastici nuovi. Non riutilizzare quelli vecchi.
- Fare attenzione a non far cadere gli anelli elastici nel carter.

MONTAGGIO CILINDRO

6. Installare la guarnizione del cilindro nuova

7. Allineare le aperture delle fasce elastiche con i perni nelle cave. (Fig.16)

Fig.16

8. Lubrificare il pistone con olio per motore a 2 tempi

9. Inserire il cilindro sopra il pistone tenendo compresse le fasce elastiche (Fig.17)

Fig.17

10. Installare quindi il cilindro sul carter.

MONTAGGIO TESTA

1. Installare la guarnizione OR nuova (Fig. 10)
2. Installare la testa del cilindro e i dadi (Fig. 9), quindi stringere alla coppia specificata.

COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m)

NOTA:

Stringere i dadi della testa del cilindro seguendo uno schema incrociato in 2 o 3 passi

MONTAGGIO MARMITTA

1. Inserire i perni degli antivibranti nel supporto marmitta (Fig. 6)
2. Inserire l'imbocco sferico marmitta sul cilindro (Fig. 8)
3. Installare le molle (Fig. 7)
4. Stringere i 2 dadi autobloccanti alla coppia specificata (Fig. 6)

COPPIA: 10Nm (1 kgf/m)

MONTAGGIO CONVOGLIATORE ARIA DI RAFFREDDAMENTO

1. Posizionare il convogliatore sulla testa
2. Avvitare le 2 brugole carter e poi quella della testa alla coppia specificata

COPPIA: 8Nm (0.8 kgf/m)

MONTAGGIO CANDELA

1. Lubrificare il filetto della candela
2. Avvitare alla coppia specificata

COPPIA: 18Nm (1.8 kgf/m)

3. Installare il cappuccio della candela.

6.3 SMONTAGGIO/ MONTAGGIO AVVIATORE

Fig.18

1. Smontare convogliatore vede capitolo 6.2
2. Svitare 4 viti (Fig.18)
3. Svitare dado (Fig.19)
4. Sfilare la puleggia

ATTENZIONE
NON SFILARE LA MOLLA (Fig.21)

1. Montare la puleggia e serrare la vite (Fig. 19) alla coppia specificata
   COPPIA: 15Nm (1,5 kgf/m)
2. Inserire l'aviatore all'interno del volano accensione tenendo i cricchetti aperti (Fig.20)
3. Serrare le viti (Fig.18) alla coppia specificata
   COPPIA: 6Nm (0.6 kgf/m)

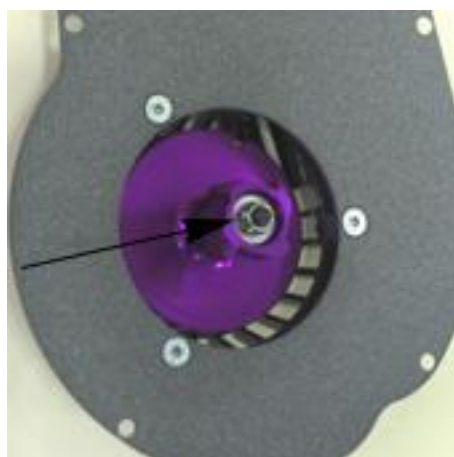



Fig.19

Fig.20

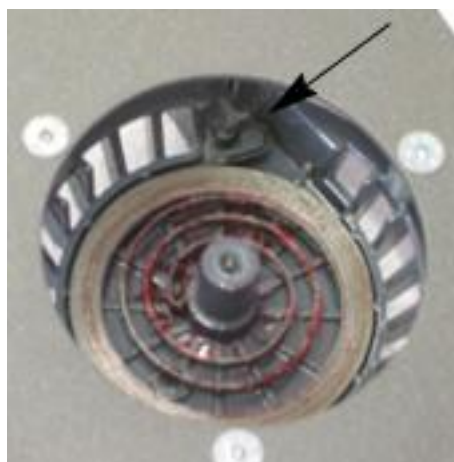



Fig.21

6.4 SMONTAGGIO/MONTAGGIO SILENZIATORE

1. Smontare la marmitta vede capitolo 6.2

2. Svitare i 3 dadi e la brugola di fissaggio silenziatore (Fig. 22)

3. Sfilare la cartuccia interna

4. Pulire tutti i componenti e spazzolare la retina eliminando i depositi carboniosi

5. Sostituire cartuccia fonoassorbente

6. Avvitare i 3 dadi e serrare alla coppia specificata
   COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m)

7. Avvitare la brugola alla coppia specificata
   COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m)

Fig.22

ATTENZIONE:
Non danneggiare la cartuccia fonoassorbente

6.5 SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL FILTRO

Fig.23

1. Svitare la fascetta filtro (Fig.23)
2. Rimuovere l'airbox dal motore
3. Rimuovere le 4 viti (Fig.24)
4. Rimuovere il filtro (Fig.25)
5. Pulire con detergenti biodegradabili (non utilizzare benzina) e asciugare il filtro.
6. Lubrificare la spugna. (Fig.25)
7. Assemblare tutte le parti

ATTENZIONE
ISTALLARE IL CAVO DI SICUREZZA (fig.23)

Fig.24

Fig.25

- Olio per filtri spugnosi, aiuta a prevenire il contatto con sabbia e polvere ed è idrorepellente senza impedire la respirazione del motore. Applicare solo sul filtro asciutto e pulito. Assicurarsi che il filtro sia completamente impregnato. Lasciare asciugare prima di rimontare il filtro. (Fig.25)

6.6 MONTAGGIO/SMONTAGGIO MOZZO ELICA

1. Svitare la brugola (Fig.26)

2. Sfilare il mozzo elica dal riduttore. (Fig.27)

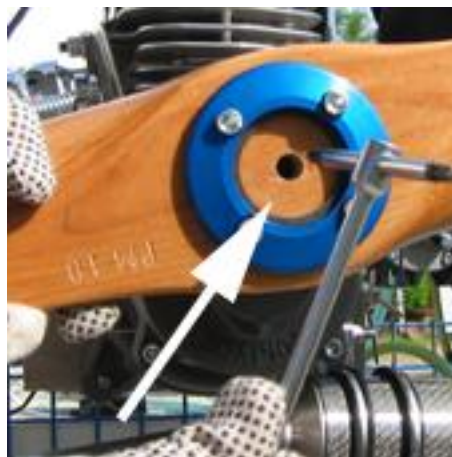



Fig.26

1. Riposizionare il mozzo nell'innesto rapido DIN 5482 15x12 Z9 (Fig.27)

2. Avvitare la brugola con rondella in dotazione alla coppia specificata

COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m)

Fig.27

6.7 MONTAGGIO SMONTAGGIO BOBINA

SMONTAGGIO BOBINA

Fig.28

1. Smontare il motore dal telaio

2. Svitare le 4 brugole coperchio accensione (Fig.18)

3. Svitare le 3 brugole della ventola accensione (Fig.28)

4. Svitare le 2 brugole della bobina (Fig.29)

Fig.29

MONTAGGIO BOBINA

Fig.30

1. Inserire la bobina nella sede

2. Avvitare le 2 brugole (Fig.29)

3.Inserire un distanziale di materiale plastico spessore 0,25/0,3mm tra i magneti volano accensione ed il ferro bobina (Fig.30)

4. Serrare le brugole alla coppia specificata

COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m)

5. Montare la ventola accensione serrando le 3 brugole, utilizzando agenti di bloccaggio alla coppia specificata

COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m

ATTENZIONE: POSIZIONARE I CRICCHETTI AVVIAMENTO E LE MOLLE COME IN FIG.31

6. Montare il coperchio accensione (vedi capitolo 6.3)

ATTENZIONE: In caso di smontaggio dei dadi cricchetto, sostituirli con degli autobloccanti nuovi.

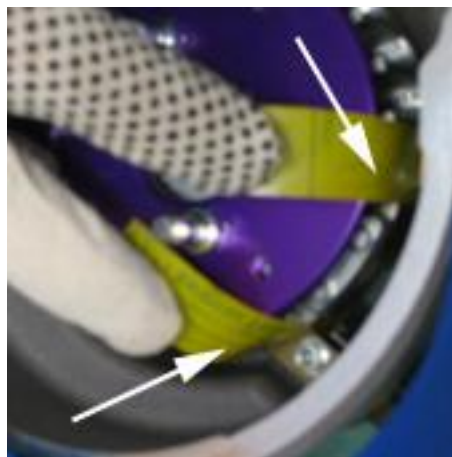



Fig31

6.8 MONTAGGIO SMONTAGGIO RIDUTTORE

1. Smontare il mozzo frizione di capitolo 6.6
2. Smontare il riduttore dal motore e svitare le 4 brugole di fissaggio
3. Svitare la vite dalla campana frizione (Fig.32) con avvitatore ad aria.
4. Togliere la campana frizione con l'estrattore indicato (Art.100.201 Two-Jaws pullers)
5. Avvitare le 2 brugole nella posizione (Fig.33) picchiettare delicatamente.
6. Per smontare il cuscinetto riduttore utilizzare aria calda a 150° (Phon)
7. Pulire il tutto e utilizzare una guarnizione al silicone sui piani
8. Montare i 2 carter nella posizione corretta con le spine di centraggio

CAUTION: Utilizzare una pressa manuale per mettere assieme il carter riduttore

9. Avvitare le brugole alla coppia specificata
   - COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m)
10. Inserire nel foro indicato (Fig.34) con un ingrassatore 25 cl.di grasso*. Utilizzare una bilancia per verificare se avete inserito la corretta quantità di grasso, circa 30 gr.
11. Avvitare il tappo alla coppia specificata
    - COPPIA : 12Nm (1.2 kgf/m)
12. Montare la campana frizione avvitare il dado con agente di bloccaggio alla coppia specificata
    - COPPIA: 300Nm (30 kgf/m)

*Tipo di grasso:
SINTOFLON GS2211NLGI classe00
BECHEM Berulub FG 8 EP NLGI classe00

Fig.32

Fig. 33

Fig. 34

7. REGOLAZIONE CARBURAZIONE

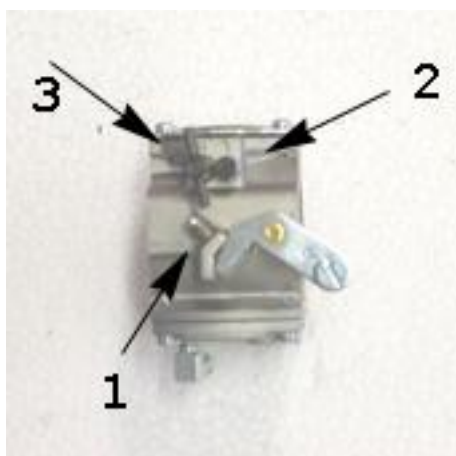



Fig.35

1. Regolazione regime minimo
2. Regolazione benzina minimo
3. Regolazione benzina massimo

Regolazioni standard.

In caso di problemi legati all'errata taratura del carburatore, riportare la stessa ai livelli originali.

Vite regolazione minimo svitare 1/4 giri da tutto chiuso. (Fig.28 punto 2)
Vite di regolazione massima svitare 1.1/4 giro da tutto chiuso. (Fig.28 punto 3)

Attenzione la procedura di carburazione va sempre effettuata a motore caldo.

Eseguire in sequenza le operazioni sottostanti:

1. Regolare la vite del max. a 1 giro; (Fig.28 punto 3)
2. Regolare la vite del min. a ¼ di giro; (Fig.28 punto 2)
3. Riempire il circuito d'alimentazione con l'apposita pompetta;
4. Avviare il motore senza accelerare (il motore deve avviarsi);
5. Ridurre i fori di passaggio aria del filtro airbox con una mano, per tenere la carburazione grassa per alcuni secondi;
6. Scaldare il motore per 4 o 5 minuti al regime di rotazione di 4000giri;
7. Regolare la vite del getto minimo, mettere il motore a 5500 giri, avvitare o svitare la vite fino a quando il motore gira pulito e non borbotta;
8. Lasciare al minimo per alcuni secondi, riaccelerare bruscamente, adesso il motore deve accelerare rapidamente senza borbottare o venire meno.

Attenzione la vite è molto sensibile (1/4 di giro regolazione standard)

9. Regolare la rotazione de motore al minimo di 2000 2200 giri. (Fig.28 punto 1)

Quando ben regolato il carburatore non necessita d'ulteriori regolazioni, salvo nel caso in cui si verifichi un cambiamento d'altitudine (1000 metri min.)

8. DIAGNOSTICA

1. Il motore non parte o è duro da avviare

CONTROLLI	CAUSA PROBABILE	SOLUZIONI
Controllare se il carburante raggiunge il carburatore	Serbatoio vuoto	Riempirlo
	Tubo o filtro carburante intasati	Sostituire o pulire
	Membrana pompa carburatore rotta	Sostituire la membrana (Fig.5)
Controllo elettrico	Interruttore spegnimento su ON	Spostarlo sull'OFF
	Candela difettosa	Sostituire
	Bobina difettosa	Sostituire

2. Al motore manca potenza

CONTROLLI	CAUSA PROBABILE	SOLUZIONI
Controllo carburazione	Carburazione troppo magra	Svitare la vite (Fig.26 punto 3)
	Carburazione troppo grassa	Avvitare la vite (Fig.26 punto 3)
	Tubo o filtro carburante intasati	Sostituire o pulire
	Membrana carburatore rotta	Sostituire la membrana (Fig.5)

3. Il motore vibra eccessivamente

CONTROLLI	CAUSA PROBABILE	SOLUZIONI
Antivibranti supporto motore	Eccessiva usura, gomma invecchiata	Sostituzione (Max 70 Sh)
	Elica sbilanciata	Bilanciare o sostituire

9. VALORI DI COPPIA MOTORE

VOCE	Diametro x passo filetto	Coppia gf*m
Brugola mozzo elica	M 6 x 1,0	1.2
Candela	M14 x 1,25	1,8
Brugola convogliatore	M 5 x 0.8	0,6
Brugola carter avviatore	M 5 x 0,8	0,6
Dado testa cilindro	M 7 x 1,0	1,2
Brugola riduttore/motore	M 6 x 1,0	1,1
Brugola carter riduttore	M 6 x 1,0	1,2
*Dado campana frizione	M 10 x 1.25	3,8
*Dado frizione	M 10 x 1.25	3,8
Tutti i dadi	M 6 x 1,0	0,9
*Dado accensione	M 10 x 1.25	4,0

* Applicare agenti di bloccaggio